Tweede Kamer der Staten-Generaal **2**

Vergaderjaar 2014–2015

34 200 XII Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014

Nr. 8 **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 12 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014 (XII) (Kamerstuk 34 200 XII, nr. 2).
De Minister en Staatssecretaris hebben vragen beantwoord bij brief van 11 juni 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

kst-34200-XII-8
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Vraag 1:
In hoeverre zijn de sinds 2011 geconstateerde problemen met informatiebeveiliging opgelost? Is hiervoor een verklaring te geven? Hoeveel, naast de drie genoemde onvolkomenheden in 2014, moeten er nu totaal worden opgelost? Welk deel hiervan ligt bij het kerndepartement en welk deel bij Rijkswaterstaat en/of andere diensten zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Kunt u toelichten of en in hoeverre de toename van ICT-problemen zich ook daadwerkelijk heeft voorgedaan?

Antwoord:
Problemen met betrekking tot de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van informatie vastgelegd in ICT applicaties worden zo snel als mogelijk opgelost. De bevindingen van de Algemene Rekenkamer zijn erop gericht om zulke problemen te voorkomen. Daarbij wordt getoetst aan de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst en wordt op basis van risicoanalyse besloten of er beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen.
De door de Algemene Rekenkamer geconstateerde bevindingen zijn opgelost met uitzondering van die bevindingen die meer tijd vragen. Het gaat bijvoorbeeld om de geplande werkzaamheden in het programma Beveiligd Werken van Rijkswaterstaat en bij de bestuurskern om eventuele extra beveiligingsmaatregelen in aanvulling op bestaande contracten met externe dienstverleners. Eventuele aanpassing van contracten kost meer tijd dan aanvankelijk gepland. Er moeten in totaal drie onvolkomenheden met betrekking tot ICT worden opgelost. Twee bij het kerndepartement en één bij Rijkswaterstaat. De Algemene Rekenkamer geeft aan dat de Auditdienst niet heeft kunnen vast stellen dat onterechte betalingen zijn verricht.

Vraag 2:
Hoe snel kan er voldoende ICT-deskundigheid bij Rijkswaterstaat (RWS) en de ILT worden gerealiseerd? In hoeverre worden hierbij de aanbevelingen van de commissie-Elias betrokken?

Antwoord:
RWS is in 2013 gestart met het gefaseerd werven van ICT-deskundigheid. Het is de bedoeling om dit eind 2015 af te ronden. Inmiddels is er al een deel van de nodige expertise aangetrokken. Het tempo van werving wordt beïnvloed door het (geringe) aanbod van expertise uit de markt. De aanbevelingen van de commissie-Elias betreffende ICT-deskundigheid worden meegenomen.
De ILT baseert haar vaste ICT omvang en capaciteit op de noodzakelijke competenties en aantallen in de situatie dat het lopende transitietraject in de ICT ondersteuning is afgerond. In de huidige fase wordt nu tijdelijke extra capaciteit en kennis ingehuurd. Specifieke kennis die ook op langere termijn noodzakelijk zal zijn wordt bewaakt en zo nodig aangevuld. De aanbevelingen van de commissie Elias worden daarbij steeds in het oog gehouden.

Vraag 3:
Wanneer kan er duidelijkheid worden gegeven over de vraag of alle genomen maatregelen bij RWS werken en in de praktijk ook tot een betere beveiliging hebben geleid? Waarom moet er gewacht worden tot 2015 en 2016 om maatregelen te treffen voor de hoofdwegen en de hoofdvaarwegen? Wanneer worden er maatregelen getroffen voor de beveiliging van de hoofdwegen en hoofdvaarwegen en welke afhankelijkheid is er hierbij van het aantrekken van ICT-deskundigheid? Kunt u aangeven of alle risico's bij de spoorwegen bekend zijn en of er voldoende maatregelen zijn getroffen?

Antwoord:
Voor het einde van 2015 zal Rijkswaterstaat met audits en evaluaties aantonen dat de genomen maatregelen bij RWS werken tot een betere beveiliging hebben geleid. Vanwege de uitvoerbaarheid van deze zeer omvangrijke operatie – de informatiebeveiliging (cyber security) van alle beweegbare objecten, verkeersmanagement systemen, hardware, software en (glasvezel) netwerken – heeft Rijkswaterstaat een risico afweging moeten maken. Omdat het hoofdwatersysteem «maatschappelijk vitaal» is, is in 2014 met de uitvoering van de maatregelen op dit systeem als eerste gestart. In 2015 is een vervolg gegeven door het uitvoeren van maatregelen op de hoofdvaarwegen: de bruggen en sluizen worden extra beveiligd. In 2016 volgen de maatregelen op de hoofdwegen. De kans op en de gevolgen van het uitvallen van (verkeersmanagement-)systemen van de hoofdwegen is lager beoordeeld dan van de hoofdvaarwegen. Naar verwachting zullen in 2017 alle maatregelen zijn afgerond. Voor het uitvoeren van de maatregelen is geen afhankelijkheid van het aantrekken van ICT-deskundigheid. In het huidige programmateam is voldoende expertise aanwezig is om marktpartijen aan te sturen om uitvoering te geven aan de maatregelen.
De operationele systemen van ProRail zijn op «tier 2 en 3» beveiligingsniveau gefaciliteerd. Daarmee zijn voldoende maatregelen getroffen om de bekende risico's te beheersen.

Vraag 4:
Kan worden toegelicht waarom het beveiligingslek bij het kerndepartement sinds 2011 nog niet is opgelost? Waarom zijn er na de risicoanalyses nog geen aanvullende maatregelen getroffen? In hoeverre hebben de geconstateerde problemen zich ook daadwerkelijk voorgedaan?

Antwoord:
De Algemene Rekenkamer constateert een beveiligingslek bij het financiële systeem over 2014 als gevolg van onvoldoende regie op de externe beheerder van dit systeem. Na deze constatering is er direct actie ondernomen waardoor het risico wordt beheerst.

Vraag 5:
Klopt de constatering dat er sprake is van een gebrek aan urgentie? Is daar een verklaring voor te geven?

Antwoord:
Nee, het proces van vaststellen van de kritische systemen, het toetsen aan de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst, het vaststellen van de «gaps», het bedenken van effectieve en doelmatige beveiligingsmaatregelen en besluitvorming daarover kost tijd. Het is een grote klus die veel inspanning vergt en waarmee het kerndepartement hard aan de slag is. Zo worden de eventuele implicaties voor lopende contracten in beeld gebracht. Prioriteit wordt gegeven aan de risico's die direct tot problemen in de beschikbaarheid en integriteit zouden kunnen leiden.

Vraag 6:
Kunt u nader toelichten wat «met meer urgentie» beveiligen concreet betekent? Welk tijdpad is hiervoor afgesproken? Wanneer zijn de meest urgente en kritieke systemen opgepakt? En wanneer volgen de andere systemen? Welke randvoorwaarden moeten hiervoor nog worden ingevuld?

Antwoord:
Binnen de bestuurskern wordt hard gewerkt aan de meest urgente en kritieke systemen. Met name de aanpassing van bestaande contracten kost extra tijd. Zie ook het antwoord op vraag 5. De andere bestaande

systemen worden opgepakt als de beveiligingseisen op basis van risicoanalyses daartoe aanleiding geven. Bij de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe ICT systemen wordt er getoetst aan de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst.

Vraag 7:
Waarom neemt u de drie andere aanbevelingen van de ARK niet over?

Antwoord:
Voor het programma Beter Benutten zijn in het rapport van de Algemene Rekenkamer drie aanbevelingen geformuleerd. De eerste aanbeveling wordt gevolgd, de derde aanbeveling wordt opgevolgd zoals in de hoofdtekst vermeld, voor de tweede aanbeveling die doelt op het gebruik van de BDU is een zorgvuldige afweging gemaakt met als resultaat zoals in de hoofdtekst gemaakt. Ik verwijs voor de argumentatie naar het antwoord op vraag 9.
Met betrekking tot de twee aanbevelingen ten aanzien van de producttoetsen Rijkswaterstaat:
Ten aanzien van de producttoetsen hanteert Rijkswaterstaat de werkwijze conform het kader SCB, waarbij de producttoets een onderdeel is van de mix van toetsen en zal – indien daar naar aanleiding van gesignaleerde risico's aanleiding voor is – worden uitgevoerd. Dit in tegenstelling tot een productcontrole. Die is ingericht aan de kant van de opdrachtnemer met als doel om vast te stellen dat het product conform de daaraan te stellen eisen tot stand is gekomen. Rijkswaterstaat kijkt met de producttoets naar de wijze waarop de opdrachtnemer toezicht houdt op de totstandkoming en wil daarvan bewijsvoering zien in de vorm van keuringen en verificaties, conform de beschreven processen. De meting die RWS uitvoert met betrekking tot het product heeft tot doel om de resultaten van die meting te confronteren met de resultaten van de opdrachtnemer teneinde de conclusie te kunnen trekken dat het kwaliteitsmanagementsysteem van de opdrachtnemer functioneert en voldoende betrouwbaar is voor het eindresultaat. Ik acht de systeemgerichte contractbeheersing in voldoende mate op orde waarbij de aanvullende maatregelen, die onderdeel uitmaken van het kader SCB, worden gecontinueerd ter ondersteuning van de SCB-systematiek en ter borging van de rechtmatigheid. Daarnaast wordt vanuit doelmatigheid er op gestuurd om daar waar mogelijk de aanvullende maatregelen af te bouwen. Daarvoor is voorwaardelijk dat de inrichting en kwaliteit van het samenstel van beheersmaatregelen onder het SCB-kader dat rechtvaardigt en dat de afbouw onderwerp is van expliciete afweging. Overigens vindt op dit moment overleg plaats met de Auditdienst Rijk over de uitvoering van de producttoetsen. Zo nodig wordt de RWS-werkwijze hierop aangepast.

Vraag 8:
Herkent u de kritiek dat de informatievoorziening aan de Kamer onvoldoende was en versnipperd? Kunt u alsnog het totaaloverzicht van de effecten doen toekomen en hierbij een onderscheid maken tussen structurele en incidentele effecten? Hierbij graag ook per categorie, zoals gedragsbeïnvloeding, ITS, etc? Met andere woorden, kan de Kamer per categorie de kosteneffectiviteit vaststellen?

Antwoord:
Ieder jaar is uw Kamer, conform toezegging, in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd over de gebiedsprogramma's van het lopende programma Beter Benutten. Daarnaast is in het jaarverslag 2014 met betrekking tot de gebiedsprogramma's opgenomen dat de tussenmeting- (peildatum oktober 2014) een effect van 9% laat zien. Over de verdere voortgang van de gebiedspakketten Beter Benutten wordt de Tweede Kamer eveneens geïnformeerd in het kader van het MIRT-proces.

De Algemene Rekenkamer (AR) kwalificeert de meting van voertuigverliesuren in haar verantwoordingsonderzoek als veelbelovend en geeft daarbij de aanbeveling bij de eindmeting in 2015 duidelijk aan de Tweede Kamer aan te geven welke beperkingen de meting en het programma kent. Ik heb in mijn bestuurlijke reactie aangegeven de aanbeveling van de AR op te volgen.
Voor wat betreft de versnippering merk ik op dat alleen voor de 12 gebiedsprogramma's specifieke afspraken zijn gemaakt in november 2011. De Kamer is steeds in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd over de uitvoering van de gebiedsprogramma's.
Eind 2015 wordt de laatste meting van het eerste programma Beter Benutten opgeleverd. De Tweede Kamer zal hierover in het MIRT-proces worden geïnformeerd. We rapporteren zoals afgesproken over het streven om de files met 20% terug te dringen op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten.

Vraag 9:
Herkent u de kritiek qua verschuiving van de bestuurslasten? Zo ja, op welke wijze wordt dit opgelost?

Antwoord:
Met de verschuiving van de bestuurslasten bedoelt de Algemene Rekenkamer dat het Rijk de financiële middelen aan de regios via de BDU of Provincie-Gemeentefonds ter beschikking heeft gesteld en dat daarna de regios via hun financiële instrumenten (opdrachten of subsidies) de middelen aan de diverse partijen doorsluist
Deze kritiek wordt door mij niet herkend om de volgende twee redenen.
1 Het is Rijksbeleid om het aantal subsidieregelingen terug te dringen en daarmee ook de bestuurslasten.
Door middel van de afspraken met de regiopartners en de monitoring van de projecten wordt voldoende informatie over de voortgang en middelenbesteding van de projecten ontvangen. Deze werkwijze houdt mede verband met de wens het aantal specifieke uitkeringen zo veel mogelijk te beperken en waar mogelijk het principe van single-information en single audit te hanteren (Kamerstuk 29 800 B, nr. 16, blz. 8; zie ook overlegplicht in artikel 18 van de Financiële-verhoudingswet).

2 Ongeacht of het Rijk een specifieke uitkering aan een lagere overheid verstrekt, blijft er sprake van subsidieverstrekking in twee stappen. Zelfs in het geval dat er een specifieke Rijkssubsidieregeling in het leven zou zijn geroepen voor iedere Beter Benutten maatregel (355 stuks), hadden de lagere overheden veel maatregelen verder moeten uitwerken in de vorm van een opdracht of subsidie met de diverse partijen die een maatregel uitvoeren (bedrijfsleven, andere lagere overheden). Ook in de verantwoording zou er een dubbele last ontstaan: eerst bij de lagere overheden daarna bij de vaststelling van de Rijkssubsidie. Het gevolg zou zijn een zware administratieve last en extra kosten. Mede met het oog op deze aspecten van een doelmatige en efficiënte uitvoering is niet gekozen voor een specifieke subsidieregeling.

Vraag 10:
Op welke wijze stuurt u op de kosteneffectiviteit van het programma Beter Benutten? Biedt de Brede Doeluitkering (BDU) daarvoor voldoende aanknoping?

Antwoord:
Bij het opstellen van de plannen van aanpak worden kosten en effectiviteit betrokken. De kosteneffectiviteit van de plannen wordt getoetst door een

team van onafhankelijke experts. Wij sturen dus aan de voorkant op kosteneffectiviteit.
De financiële afwikkeling vindt vervolgens plaats via de uitkering op basis van de wet BDU verkeer en vervoer. De wet BDU maakt de route mogelijk via de BDU voor de overdracht van financiële middelen zoals in het geval van Beter Benutten. In de BDU beschikkingen die eind 2014 zijn verzonden, zijn geen eisen gesteld aan de besteding van de BDU middelen, anders dan die voortvloeien uit de wet BDU zelf.
Omdat voor de BDU bestedingsvrijheid geldt, bouwt het programma Beter Benutten voort op de bestaande praktijk waarbij convenanten met regio's worden afgesloten waarin afspraken zijn gemaakt over uit te voeren activiteiten. In dat kader zijn gezamenlijke voorwaarden in de vorm van afspraken gesteld, in dit geval de Plannen van Aanpak van het Programma Beter Benutten.

Vraag 11:
Waarom kiest u voor vrijwilligheid bij de werkelijke kosten van de maatregelen? Heeft u andere opties verkend voor verantwoording en waarom vallen deze af?

Antwoord:
Samen met de regionale partijen zijn er plannen van aanpak opgesteld, waarin afspraken zijn gemaakt over de uit te voeren activiteiten en over de monitoring en evaluatie. Deze plannen van aanpak zijn vastgelegd in bestuurlijke convenanten (Bereikbaarheidsverklaringen).
Vervolgens is bekeken op welke wijze het rijksdeel van de financiering beschikbaar kon worden gesteld aan de regionale partijen. Hierbij zijn verschillende opties verkend, maar bleek de BDU het meest geschikte instrument. De inhoudelijke argumenten waren:
1. het is rijksbeleid om het aantal subsidieregelingen terug te dringen en
2. een specifieke subsidieregeling zou leiden tot een zware administratieve last en extra kosten.

Vraag 12:
Kunt u toelichten hoe en wanneer het ijkpunt van de 200.000 auto's op de Nederlandse wegen in 2020 zich heeft ontwikkeld tot officiële kabinetsdoelstelling? Hoe beoordeelt u dit ijkpunt als reëel, aangezien de markt zelf met haar eigen innovaties en ontwikkelingen komt, gezien ook uw opmerking inzake de snelle opmars van grote plug-ins op pagina 20?

Antwoord:
In het rapport van de Algemene Rekenkamer is de ontwikkeling rondom de betekenis van 200.000 (semi-)elektrische auto's in 2020 door de jaren heen beschreven. Eind 2014 waren 43.762 (semi-)elektrische auto's geregistreerd. De Algemene Rekenkamer geeft in haar rapportage aan dat een aantal van 200.000 (semi-)elektrische auto's in 2020 haalbaar is. Die uitspraak is gebaseerd op het evaluatieonderzoek autogerelateerde belastingen dat op 23 oktober 2014 aan uw Kamer is gezonden. Het aantal van 200.000 (semi-)elektrische voertuigen op de weg in 2020 moet overigens gezien worden als een richting waarvan het kabinet uitgaat zodat vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat zijn om CO_2-emissievrij te rijden. Daarmee is het dus geen harde kabinetsdoelstelling waaraan het kabinet zich heeft gebonden.

Vraag 13:
Kunt u uw stelling dat de (semi-)elektrische auto duurder is in vergelijking met een gewone auto, nader onderbouwen?

Antwoord:
Een semi-elektrische auto heeft naast een verbrandingsmotor ook de beschikking over een batterij en een elektromotor en extra voorzieningen. Een batterijpakket kost bijvoorbeeld € 400 – € 500 per kilowattuur. Deze verschillen zijn ook zichtbaar in de prijslijsten van auto's, wanneer dezelfde modellen met verschillende aandrijftechnieken met elkaar worden vergeleken. Bij een volledig elektrische auto is het batterijpakket veel groter in vergelijking tot een semi-elektrische auto. Dit is nodig om tot een aanvaardbare actieradius voor de koper te komen. Dat grotere batterijpakket bij een volledig elektrische auto is duurder dan de vermeden kosten van verbrandingsmotor en brandstoftank.

Vraag 14:
Bent u bereid om alsnog het toetsingskader uit te voeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Nee, het fiscale toetsingskader is bij stimuleringsmaatregelen voor zuinige en (plug-in) elektrische auto's reeds bij de invoering van die maatregelen impliciet toegepast.

Vraag 15:
Kunt u toelichten waarom er nog geen invulling is gegeven aan de toezegging uit mei 2014 om te kijken of er kosteneffectievere maatregelen zijn? Wordt het fiscale kader nu aangepast op basis van de inzichten uit de verantwoordingsonderzoeken van de ARK uit 2013 en 2014? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
In het SER Energieakkoord is opgenomen dat wordt ingezet op niet-fiscale en fiscale maatregelen om de doelen van het Energieakkoord te bereiken. Daarbij is overeengekomen dat het Rijk ervoor zorgt dat ultrazuinige personenauto's (zero-emissie personenauto's en personenauto's met een lage CO_2-emissie) in de periode tot en met 2018 fiscaal gestimuleerd worden. Afgesproken is deze fiscale maatregelen mee te nemen in de Autobrief 2.0. De Autobrief 2.0 wordt op korte termijn aan uw Kamer aangeboden.

Vraag 16:
Kunt u nader onderbouwen hoe de genoemde instrumenten, zoals subsidies en kilometerbeprijzing een aanvullende werking hebben en kosteneffectief zijn ten opzichte van Europese regelgeving? Wat vindt u de verantwoordelijkheid van de markt, mede in het kader van het bronbeleid?

Antwoord:
Zoals aangegeven in de reactie van IenM op het onderzoek van de ARK neemt IenM de aanbeveling van de ARK om ook niet-fiscale alternatieven voor de fiscale stimuleringsmaatregelen voor semi-elektrische auto's in kaart te brengen graag over. In deze verkenning zal voor de alternatieve maatregelen specifiek naar de aanvullende werking en kosteneffectiviteit ten opzichte van Europese regelgeving worden gekeken. Het is de verantwoordelijkheid van de markt om zuinige auto's te ontwikkelen en te produceren om daarmee aan de Europese normstelling voor de gemiddelde CO_2-uitstoot (bronbeleid) te voldoen.

Vraag 17:
Hoeveel gelden zijn er inmiddels besteed aan het stimuleren van elektrisch rijden, naast de fiscale stimulering, bijvoorbeeld via de laadinfrastructuur, korting op het elektrisch laden en alle subsidies aan verschillende organisaties?

Antwoord:
Elektrisch rijden staat sinds 2009 op de beleidsagenda. In dat jaar hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Economische zaken gezamenlijk het plan van aanpak elektrisch rijden uitgebracht op basis van een breed door de Tweede Kamer gesteunde motie (Vendrik cs). Dit plan van aanpak is neergelegd in een brief van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Economische zaken aan de Tweede Kamer van 3 juli 2009 (Kamerstuk 31 305, nr. 145). Het dossier elektrisch rijden valt sinds 2011 onder het Ministerie van Economische Zaken. EZ heeft in 2011 het plan «Elektrisch rijden in de versnelling 2011–2015» uitgebracht. Het budget voor elektrisch rijden van de kamerbrief van 2009 is toen met een bezuinigingskorting overgeheveld van V&W naar het Ministerie van EZ en diende als basis voor het plan «Elektrisch rijden in de versnelling»» en dat plan is aangevuld met generieke EZ instrumenten.
RVO.nl heeft op basis van deze plannen becijferd hoeveel geld (anders dan de autobelastingen) er de afgelopen jaren is besteed aan de verschillende elementen van het innovatiesysteem rond elektrisch rijden (in miljoenen Euro):
- Ondernemersactiviteiten: € 76 mln, waarvan € 49 mln WBSO/RDA, € 20 mln onderzoek rond High Tech Systemen en Materialen (HTAS) en de resterende € 7 mln. aan verschillende onderzoek- en ontwikkelprojecten; er is vrijwel geen risicofinanciering;
- Kennisontwikkeling: bijna € 14 mln, waarvan € 10 mln voor de proeftuinen uit het plan van aanpak elektrisch rijden van 2009; € 2 mln in de TKI Switch to Smart Grid; € 1,5 mln (nieuw) voor het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur en € 0,25 mln. voor Dutch Incert (samenwerkingsverband tussen kennisinstellingen);
- Kennisuitwisseling en richting geven aan zoekprocessen: € 3,0 mln.;
- Mobiliseren van middelen: € 3,3 mln.;
- Marktformatie: de fiscale middelen, plus op grond van de Subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelwagens (SETB) 4,3 mln. aan subsidie.

Vraag 18:
Kunnen uw onderzoeksresultaten inzake de fiscale subsidiëring van de (semi-) elektrische auto worden gelezen als een niet-kosteneffectieve maatregel? Zou het ijkpunt van het kabinet niet meer rekening moeten houden met de rol van de markt?

Antwoord:
Zoals in reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer is aangegeven wordt de stimulering van semi-elektrische auto's (de zogenaamde plug-ins) niet alleen gedaan om op korte termijn de CO_2 uitstoot te verlagen. Daarom is het lastig om de effectiviteit van het beleid alleen af te meten aan de tot dusver gerealiseerde CO_2 reductie. De ontwikkeling van zero-emissie mobiliteit is een belangrijke systeeminnovatie die van groot belang is voor het uiteindelijk bereiken van de klimaatdoelen voor 2020 en 2030 uit het Energieakkoord en de afspraak dat vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat zijn om zero emissie te rijden. Plug-ins zijn een belangrijke «Stepping Stone» die mensen in de opstartfase vertrouwd maakt met elektrisch rijden, die zorgt voor een betere businesscase voor de opbouw van de laadinfrastructuur (zolang er sprake is van een onrendabele top), die goede kansen biedt voor de groei van de werkgelegenheid en die de Nederlandse onderhandelingspositie versterkt in het proces om te komen tot aanscherping van de Europese CO_2 norm.

Vraag 19:
In hoeverre gaat u samen met de Minister van EZ aan de slag om de niet-fiscale alternatieven voor stimuleringsmaatregelen in kaart te brengen?

Antwoord:
Zowel de Minister van EZ als ik hebben als reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer aangegeven dat wij de aanbeveling overnemen. Over de wijze waarop hieraan precies invulling wordt gegeven ben ik in gesprek met collega's en stakeholders.

Vraag 20:
Op welke wijze en wanneer wordt er met de Kamer gesproken over emissievrij rijden?

Antwoord:
Dat is aan de Kamer, die bepaalt de agenda.

Vraag 21:
Kunt u aangeven wat de risico's zijn van het ontbreken van de technische kennis? Is er een verklaring te geven? In hoeverre hebben zich deze risico's voorgedaan? Wat betekent deze constatering precies voor de aansturing van de «Design, Build, Finance, Maintenance»-contracten (DBFM) en voor de reguliere opdrachten?

Antwoord:
De risico's van het ontbreken van de technische kennis is dat RWS onvoldoende invulling kan geven aan de uitvoering van zijn primaire taken. Zoals de Algemene Rekenkamer constateert heeft RWS op een aantal kennisvelden in sommige gevallen te weinig kennis en ervaring in eigen huis. Dit wordt in belangrijke mate veroorzaakt door verschillende opeenvolgende personele taakstellingen, terwijl de productie van RWS onverminderd hoog blijft. Tegelijkertijd neemt de complexiteit van de aanleg- en onderhoudsprojecten steeds verder toe.
Om zijn rol als deskundig opdrachtgever richting de bouwbedrijven te kunnen blijven spelen, en de afhankelijkheid van de inhuur verder te verminderen, wil Rijkswaterstaat meer deskundig eigen personeel in dienst nemen onder gelijktijdige afbouw van de externe inhuur. Daarnaast zet RWS ook de investering in de ontwikkeling van de benodigde kennis, competenties en vaardigheden van de eigen medewerkers onverkort door.
Op korte termijn hebben onder meer door tijdelijke inzet van externe inhuur deze risico's zich niet gemanifesteerd. Dit betekent ook voor de aansturing van de DBFM-contracten en voor de reguliere opdrachten dat RWS de externe inhuur nog niet kan afbouwen in de mate waarin het gewenst zou zijn.

Vraag 22:
Wanneer functioneert de systeemgerichte contractbeheersing voldoende? Aan welke vereisten moet zijn voldaan?

Antwoord:
Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van grond-, weg- en waterbouwprojecten. De uitvoering hiervan besteedt RWS uit aan de markt. De aannemer moet daarbij aantonen dat de uitvoering van het project wordt beheerst. Rijkswaterstaat stelt risicogestuurd door middel van toetsen vast of het kwaliteitssysteem van de aannemer werkt. Daarnaast worden door Rijkswaterstaat ook producttoetsen uitgevoerd. Op deze wijze beoogt RWS op een efficiënte en effectieve wijze vast te stellen dat de kwaliteit van het product voldoet aan het kwaliteitsniveau zoals in het contract is afgesproken. De systeemge-

richte contractbeheersing functioneert voldoende indien door deze toetsen een toereikende uitspraak kan worden gedaan over het kwaliteitssysteem van de aannemer. Het Kader SCB voorziet in de eisen die daaraan worden gesteld.

Vraag 23:
Welke onduidelijkheden zijn er nog met betrekking tot de aanpassingen van het DBFM-contract?

Antwoord:
Er bestaan geen onduidelijkheden in algemene zin. In sommige gevallen is aanpassing van het contract nodig door wijzigingen in doorlooptijdtijd, middelen en/of scope van het project ofwel dat de uitvoering een specifieke invulling van het contract noodzakelijk maken. Hierbij worden steeds de effecten op kwaliteit van het product en de bijbehorende contractuele eisen in ogenschouw genomen. Er wordt door RWS op ingezet om de DBFM projecten verder te standaardiseren en te vereenvoudigen.

Vraag 24:
Kunt u nader onderbouwen waarom u de aanbevelingen met betrekking tot de producttoetsingen niet overneemt? In hoeverre acht u de systeemgerichte contractbeheersing in voldoende mate op orde?

Antwoord:
T.a.v producttoetsen hanteert Rijkswaterstaat de werkwijze conform het kader SCB, waarbij de producttoets een onderdeel is van de mix van toetsen en zal – indien daar naar aanleiding van gesignaleerde risico's aanleiding voor is – worden uitgevoerd. Dit in tegenstelling tot een productcontrole. Die is ingericht aan de kant van de opdrachtnemer met als doel om vast te stellen dat het product conform de daaraan te stellen eisen tot stand is gekomen. Rijkswaterstaat kijkt met de producttoets naar de wijze waarop de opdrachtnemer toezicht houdt op de totstandkoming en wil daarvan bewijsvoering zien in de vorm van keuringen en verificaties, conform de beschreven processen. De meting die RWS uitvoert m.b.t. het product heeft tot doel om de resultaten van die meting te confronteren met de resultaten van de opdrachtnemer teneinde de conclusie te kunnen trekken dat het kwaliteitsmanagementsysteem van de opdrachtnemer functioneert en voldoende betrouwbaar is voor het eindresultaat. Ik acht de systeemgerichte contractbeheersing in voldoende mate op orde waarbij de aanvullende maatregelen, die onderdeel uitmaken van het kader SCB, worden gecontinueerd ter ondersteuning van de SCB-systematiek en ter borging van de rechtmatigheid. Daarnaast wordt vanuit doelmatigheid er op gestuurd om daar waar mogelijk de aanvullende maatregelen af te bouwen. Daarvoor is voorwaardelijk dat de inrichting en kwaliteit van het samenstel van beheersmaatregelen onder het SCB-kader dat rechtvaardigt en dat de afbouw onderwerp is van expliciete afweging. Overigens vindt op dit moment overleg plaats met de Auditdienst Rijk over de uitvoering van de producttoetsen. Zo nodig wordt de RWS-werkwijze hierop aangepast.

Vraag 25:
Kunt u ingaan op de aanbeveling van de ARK om producttoetsen uit te voeren op ieder geleverd product?

Antwoord:
Zie antwoord op vraag 24.

Vraag 26:
Wanneer verwacht u dat RWS weer beschikt over voldoende deskundigheid en kennis?

Antwoord:
De regierol van Rijkswaterstaat bij bouwprojecten is een publieke taak die robuust dient te worden ingevuld waardoor gebruikers zich verzekerd weten van de door de opdrachtnemer geleverde prestaties. RWS heeft de personele behoefte in beeld, waaronder de behoefte om de kennis op het terrein van onder andere de bouwtechnologie en ICT te vergroten. Inmiddels zijn hiervoor de eerste stappen gezet door middel van actieve werving. De benodigde deskundigheid en kennis die RWS nu niet in eigen huis heeft wordt nu ingehuurd. Het tempo van de afbouw van de externe inhuur is afhankelijk van het tempo waarin eigen deskundig personeel kan worden geworven. (zie ook antwoord op vraag 21).

Vraag 27:
Kunt u toelichten waarom het beveiligingsplan doelstellingen, tijdpad en financiële dekking mist?

Antwoord:
Het beveiligingsplan 2014 had een uitvoeringsprogramma dat achteraf bezien te weinig was uitgewerkt qua doelen, benodigde middelen en tijdpad voor implementatie van de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst. Er is in 2014 allereerst hoge prioriteit gegeven aan inventariseren van alle informatiesystemen binnen de Bestuurkern. Daarmee werd ook besluitvorming mogelijk over de vaststelling van de kritische systemen die in beheer zijn bij het kerndepartement. Het aldus verkregen overzicht fungeert als vertrekpunt voor het uitvoeringsprogramma van het beveiligingsplan 2015, waarin concrete doelen met een duidelijk tijdpad zijn opgenomen.

Vraag 28:
Kunt u toelichten wat de reden is dat de Kamer pas laat is geïnformeerd over de vertraging van het programma Beter Benutten?

Antwoord:
Conform afspraak is de Kamer jaarlijks in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd over de voortgang van de gebiedsprogramma's van Beter Benutten. Het merendeel (237) van de 355 maatregelen is in maart 2015 afgerond, zoals met u afgesproken.
In december 2011 zijn met tien regio's afspraken gemaakt over de uitvoering van circa 250 multimodale maatregelen. Na 2011 zijn met nog twee regio's afspraken gemaakt over maatregelen. De uitvoering van die maatregelen is later gestart.
In totaal omvat het programma Beter Benutten 355 maatregelen.
Volgens opgave van de regio komt een kleine 100 maatregelen in de loop van dit jaar, maar uiterlijk eind 2015 gereed.
Het resterende aantal maatregelen wordt na 2015 opgeleverd. Het gaat daarbij met name om infrastructurele maatregelen, waarvoor ruimtelijke procedures moeten worden gevolgd of waarbij sprake is van samenhang met andere bouwwerkzaamheden en aanbestedingen, zoals bijvoorbeeld in een stationsgebied.

Vraag 29:
Wat is de oorzaak van het niet eerder uitvoeren van de aanbevelingen zoals die zijn gedaan door de Algemene Rekenkamer op het gebied van contractbeheersing?

Antwoord:
De Algemene Rekenkamer stelt dat de aanbevelingen van vorig jaar nog niet volledig zijn opgevolgd en herhaalt daarom deze aanbevelingen. De aanbevelingen zijn zeker ter harte genomen en hierop is ook geacteerd. Ik wijs bijvoorbeeld op de continuering van de aanvullende maatregelen en het onverkort voortzetten en intensiveren van opleidingsfaciliteiten, waarbij ook een meer nadrukkelijke sturing en monitoring op het volgen van deze opleidingsfaciliteiten plaatsvindt.

Vraag 30:
Welke systemen zullen voorrang krijgen bij het beter beveiligen van de ICT-systemen?

Antwoord:
Prioriteit binnen het kerndepartement hebben de kritische systemen of meest risicovolle systemen zoals de financiële administratie. Concreet gesignaleerde risico's zijn direct opgepakt en opgelost.

Vraag 31:
Wanneer kan een toereikende beveiliging van de overige systemen worden verwacht?

Antwoord:
Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn antwoorden op vragen 5 en 6.

Vraag 32:
Wat is de reden dat u vorig jaar geen gehoor heeft gegeven aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om de inschakeling van het Inkoop Uitvoering Centrum (IUC) in alle fasen van het inkoopproces verplicht te stellen?

Antwoord:
Hieraan heb ik wel gehoor gegeven. Vanaf 1 juli 2014 is inschakeling van het IUC verplicht voor inkopen groter dan € 50.000. Voor inkopen lager dan € 50.000 is verplichte inschakeling van het IUC te bureaucratisch aangezien voor die inkopen de regels minder streng zijn en er ook veel minder fouten worden gemaakt.
Op maandbasis rapporteert het IUC over de afwijkingen van aanbestedingsregels en over het percentage inschakeling van het IUC aan het audit committee.

Vraag 33:
Op welke wijze gaat u de inkoopfunctie bij het KNMI versterken?

Antwoord:
Het KNMI voert een Spend analyse uit op mogelijke aanbestedingsrisico's en onderzoekt of samenwerking met een IUC binnen IenM dan wel Rijksbreed tot versterking van de inkoopfunctie kan leiden.

Vraag 34:
Kunt u toelichten wat de reden is dat er vorig jaar geen maatregelen zijn genomen om het aantal medewerkers met een eersteklas reisrecht te beperken?

Antwoord:
In 2014 is aan het management aangegeven onder welke voorwaarden de 1e klas reisrechten kunnen worden toegekend en hoe deze dienen te worden toegekend en vastgelegd. Dit heeft nog niet toereikend het gewenste effect gehad. De beheersmaatregelen worden in 2015 geïntensi-

veerd, waaronder een audig naar de naleving van de voorwaarden en vastlegging in het personeelsdossier.